

La logistique urbaine est en ordre de marche

Le 18 septembre 2013 a été signée par les acteurs institutionnels, associations et 36 entreprises de transport, de logistique et de distribution, la charte en faveur d'une logistique urbaine durable pour Paris. Ce document vient dans la continuité de la première charte, initiée par la ville de Paris en juillet 2006.

Au-delà du caractère formel de ce document de 54 pages, il convient de retenir des axes d'engagements nouveaux et une évolution dans la prise de conscience de l'importance de la logistique urbaine dans la politique de la ville.

Tout d'abord, nous passons clairement des «bonnes pratiques», qui constituaient l'esprit et le nom de la charte de 2006, à des projets clairement identifiés, avec pour chacun un pilote et des partenaires. Même si certains sujets traités dans la charte de 2006 étaient précis notamment sur le plan de la réglementation, nous franchissons une étape en passant de la théorie et des bonnes résolutions aux actions concrètes. C'est là certainement la bonne nouvelle de cette charte.

Les principes directeurs énoncés, qui sont dans la continuité de ceux de 2006, sont résolument l'amélioration des conditions environnementales de la distribution des marchandises, tout en insistant sur le dynamisme économique et leur intégration dans les orientations régionales.

En clair, sont mis en parallèle les infrastructures permettant de réduire la part modale de la route, à savoir ferroviaires et fluviales, avec les équipements nécessaires afin de développer des pratiques nouvelles

plus respectueuses de l'environnement, notamment immobiliers. Comme les bonnes idées viennent souvent du passé, nous voyons réapparaître les «bureaux de villes» qui avaient en effet à leur époque démontré toute leur utilité.

La multiplication des espaces logistiques urbains dans des parkings, à l'instar de ceux déjà exploités notamment par Chronopost, mais aussi la création d'hôtels logistiques, comme celui de Chapelle International, sont clairement citées comme une orientation nécessaire.

Cette charte a également comme objectif de favoriser les pratiques innovantes telles que les livraisons en horaires décalés avec des véhicules silencieux. Notons que, pour la première fois, la problématique des livraisons aux particuliers, dans un contexte de croissance de 20% par an du e-commerce, est posée. L'expérimentation TramFret, engagée en 2011 à l'initiative de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) a été retenue comme un des projets associés à cette charte. La charte intègre également le développement sur 4 arrondissements de l'expérience de livraison de proximité à pied de l'ALUD (La Tournée).

Si certains projets proposés ne sont pas totalement nouveaux, comme l'optimisation du transport de voitures, ou



Jérôme Libeskind,
expert en logistique urbaine
et e-commerce

peu engageants pour la Ville (guide de bonnes pratiques de livraison à l'attention des commerçants), d'autres sont particulièrement ambitieux, notamment le vœu que 50 % des livraisons du dernier kilomètre soient effectués en 2017 avec des véhicules non diesel. C'est là un vrai bouleversement.

L'utilisation de la voie d'eau n'est pas non plus oubliée dans la liste des projets et a récemment fait l'objet de certaines réalisations prometteuses, notamment par Franprix.

Notons parmi les 16 fiches projets la réalisation d'un schéma d'orientation de la logistique urbaine décliné au territoire parisien. C'est un travail majeur car il positionnera les sites dont la vocation sera de permettre la réalisation des projets de logistique urbaine. Mais le véritable enjeu sera de garantir la préservation de ces sites face à la pression des habitants, des élus et des

autorités. Ce sujet n'est pas si simple. La charte de 2006 comprenait déjà un engagement de la Ville de Paris, de RFF et de la SNCF de préserver l'utilisation ferroviaire pour la logistique urbaine d'une liste très précise de sites dont par exemple celui des Batignolles.

Au-delà des groupes de travail et des réalisations qui s'annoncent positives sur le plan de l'environnement, l'enjeu sera aussi de faire connaître et appliquer les bonnes résolutions de cette charte par les milliers de transporteurs qui chaque jour ont pour métier, souvent en tant que sous-traitants, de livrer Paris. C'est peut-être cette diffusion insuffisante de la charte qui a manqué en 2006. La Mairie de Paris a, dans cette période pré-électorale, de grandes ambitions sur la réduction des nuisances dont l'origine est le transport des marchandises. Même si le nombre de 36 entreprises signataires est le double de celui de 2006, nous sommes loin de la réalité des acteurs distributeurs ou prestataires, mais aussi artisans et commerçants qui interviennent quotidiennement dans la distribution de Paris.

Cette charte constitue néanmoins un point d'étape dans la prise de conscience de l'importance de la logistique urbaine à Paris et des enjeux citoyens que nous devons relever. ■